लगभग 14 बातें कही गई है। ऐसी और भी बहुत सी बातें है। इसलिए मैं सुझाव देता हूं कि बिजनैस ऐडवाईज़री कमेटी इसके लिए समय तय करे जिससे सदन के सभी पक्ष इसको पढ़ने के बाद बहस में भाग ले सकें। महोदय, जो लोकपाल बिल है, वह भी सदन में आने वाला है, कुछ बातें उसमे भी हैं, इसमें भी है। यह सैल्फ-रेग्युलेटरी कितनी सीमा तक हो, लोकपाल की सीमा तक हो, कोर्ट्स की सीमा तक हो?

अगर सदन के सभी सदस्य इस पर खुली बहस करेंगे तो इस कमेटी को अपनी अगली रिपोर्ट बनाने में सुविधा होगी, सहायता मिलेगी। इसलिए मेरा सुझाव है कि बिजनैस ऐडवाईजरी कमेटी की जो मीटिंग हो, उसमें इसके लिए समय निर्धारित किया जाए। जितना संमय तय हो, उसके बाद सदन के सदस्यों को खुले मन से इस पर विचार करने का अवसर मिलेगा। तो मैं आपसे गुज़ारिश करता हूं कि इस पर आगे की बहस को फिलहाल स्थगित कर दिया जाए।

SHRI GOVINDRAO ADIK (Maharashtra): Sir, we agree with the suggestion made by the hon. Member, Prof. Vijay Kumar Malhotra, that the discussion should be deferred.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): I have to take the sense of the House. Hon'ble Members, is the suggestion made by Prof. Vijay Kumar Malhotra, acceptable to all?

HON'BLE MEMBERS: Yes, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): The discussion is deferred.

THE RAILWAY CLAIMS TRIBUNAL (AMENTMENT) BILL, 1998

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI NITISH KUMAR): Sir, I beg to move.

> "That the Bill further to amend the Railway Claims Tribunal Act, 1987, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

The question was proposed.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Shri Bratin Sengupta. He is not present here at the moment. Chaudhary Chunni Lal.

चौधरी श्री चुन्नी लाल (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस बिल के समर्थन में खड़ा हुआ हूं। इस विधेयक का उद्देश्य बहुत सीमित है। इसमे सरकार यह चाहती है कि पांचवें वेतन आयोग का लाभ अध्यक्ष, उपाध्यक्ष आदि को रिट्रोस्पेक्टिव इफैक्ट से दिया जाए। इस ट्राईब्यूनल का बिल 1987 में पास हुआ था और इसकी मंशा यह थी कि इस ट्राईब्यूनल का काम और दावों का निस्तारण जितनी जल्दी हो सके, होना चाहिए। पर आंकक्षा के अनुरूप इस ट्राईब्यूनल का काम नहीं हो पा रहा है।

महोदय, मुझे यह जानकारी है कि इस ट्राईब्यूनल की 21 खंडपीठ हैं, 2 दिल्ली में हैं, 2 कलकत्ता में हैं और बाकी जगह एक-एक खंडपीठ है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को यह सुझाव देना चाहता हूं कि खंडपीठों की संख्या को और बढ़ाया जाए और इसके दावों के निस्तारण की समय सीमा निर्धारित की जाए और इसे कैटेगराईज़ कर दें, श्रेणीबद्ध कर दें। कौन सा दावा किस श्रेणी में है और किस श्रेणी के दावों का किस सदस्य सीमा में निस्तारण किया जाए, इसकी भी व्यवस्था अगर हो जाए तो इस ट्राईब्यूनल का जो कार्य है वह ज्यादा सुचारू रूप से और अच्छा चलेगा।

आजकल रेल दुर्घटनाएं बहुत बढ़ गई हैं। रेलगाड़ियों में चोरी और डकैतियां बहुत बढ़ गई हैं। मालगाडियों से जो सामान जाता है, उसमें भी बहुत चोरियां बढ़ गई हैं। इसके अलावा इस ट्राईब्यूनल को अन्य मामलों के दावों का भी निस्तारण करना पड़ता है। इसके काम का बोझ बढ़ गया है और इसलिए अगर खंडपीठों की संख्या बढ़ाई जाएगी तो इससे दावों का निपटारा करने में आसानी होगी। मुझे ऐसी जानकारी है कि कुछ दावे तो ऐसे हैं जिनको 7 साल हो गए हैं, अभी तक उनका निपटारा नहीं हो पाया है, बहुत सी बाधाएं उसमें आ रही हैं। तो मैं चाहूंगा कि दावों की स्थिति को देखते हुए केटेगरी-श्रेणीबद्ध किया जाए और समय सीमा उसमें रखी जाए। यह ट्रिब्यूनल जो है वह अपने में पूरा सक्षम है यह सिविल कोर्ट की तरह ही पूरा काम करता है। इसमें अपील में आने की जरूरत नहीं पड़ती। इसके दावों का इम्प्लीमेंटेशन यह ट्रिब्यूनल करता है। तो यह जब सब अधिकार उसके पास हैं तो अधिक से अधिक जल्दी इस काम को किया जाए। मुझे दो और बात कहनी है। एक तो इसके गठन के बारे में—जिसमें अध्यक्ष और तकनीकी सदस्य और सदस्य हैं। अगर इसका गठन करते समय इस बात का ध्यान रखें कि कोई रिटायर्ड जज, कोई तकनीकी व्यक्ति, इनके बोर्ड से तो बड़े अच्छे-अच्छे टेक्नीकल हैड रिटायर्ड होते हैं तो जब गठन के समय इसका ध्यान रखेंगे तो उससे भी दावों के निस्तारण पर असर पड़ेगा और सबसे बड़ी बात जो मैं कहना चाहूंगा आपके माध्यम से मंत्री महोदय से कि सुरक्षा जो सबसे बड़ी चीज

है जिस पर पिछले दिनों भी इस सदन में इस पर बहस हो चुकी है। कल भी इसके बारे में बात हुई थी।

उपसभाध्यक्ष (श्री सनातन बिसि): कल डिस्कसन हुआ है।

चौधरी श्री चुन्नी लाल: हां, उसमें मेरा यही अनुरोध है कि इस पर भी ध्यान दिया जाए तो ज्यादा उचित होगा। जैसा माननीय मंत्री महोदय कल कह रहे थे मैं उनकी इस राय से सहमत हूं। यह जो गेज का कन्वर्जन है, गेज के परिवर्तन पर जो ज्यादा जोर दिया जा रहा है वह गैज के परिवर्तन पर ज्यादा जोर न देकर के सुरक्षा के ऊपर ज्यादा ध्यान दिया जाए तो ज्यादा अच्छा रहेगा। अंत में मैं अपनी बात समाप्त करने से पहले आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से यह निवेदन करना चाहूंगा कि 10-12 साल पहले क्लेम का रेट कुछ पार्सल गुड्स आदि पर जो था वह आज भी है-50 रुपए किलो। किराया बढ़ गया, सब कुछ बढ़ गया जबकि क्लेम का जो रेट 12 साल पहले था वह रेट नहीं बढ़ा। माननीय मंत्री महोदय से यह अनुरोध करूंगा कि रेट के बढ़ाने पर भी विचार करें, अति कृपा होगी। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHIR S.B. CHAVAN (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, Sir, in view of the fact that there are a large number of accidents taking place, it is but natural that the Government should have asked for powers for giving proper compensation to all those who have been affected. This is a normal practice. Normally there should be no objection to this kind of a power which the Government would like to have, but I have not been quite able to understand as to what exactly the purpose is in asking for a retrospectivity. You are asking for a retrospective effect. I do not know whether it is merely a question of compensation to be paid to all those victims, for which you would like to have those powers or what else you are going to cover under this retrospective effect. It is one of the points on which we would certainly like to have your views, and we would also like to understand the purpose behind the whole thing. Normally, it is not the practice to give any retrospective effect. You are asking for this effect to be given retrospectively. If it is merely a question of compensation, certainly, I won't have any objection to it, but if any other objective you are going to cover by this kind of an amendment, then, certainly the House is entitled to know as to what exactly the purpose is, for which the retrospective effect is being asked for. That is a simple point on which I would like to have your views.

श्री रामदेव भंडारी (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, यह बिल बहुत सीमित उद्देश्य का लाया गया है। जब रेल दावा अधिकरण बनाया गया था उस समय उसका उद्देश्य बहुत बड़ा था। उस समय में दावा के लिये कोर्ट कचहरी में काफी दौड़ना पड़ता था, काफी समय लगता था काफी व्यय होता था और इसी को देखते हुए रेल दावा अधिकरण बनाया गया था। मगर इस अधिकरण को भी-जिस उद्देश्य से बनाया गया था, उस उद्देश्य की पूर्ति नहीं हो रही है। यह अधिकरण भी जिस प्रभावी ढंग से काम करना चाहिए, था, उस ढंग से काम नहीं कर रहा है, इसमें भी काफी समय लग जाता है, लोगों को काफी दौड़-धूप करनी पड़ती है। आजकल जब रेल में ऐक्सीडेंट या चोरी, डकैती आदि, इस तरह की घटनाएं बढ़ रही हैं, उस स्थिति में इस अधिकरण का प्रभावी ढंग से काम करना और भी बहुत आवश्यक हो गया है। अभी एक माननीय सदस्य कह रहे थे कि 21 पीठ हैं-दो दिल्ली में, दो कलकत्ता में और एक-एक अन्य जगहों में इसकी संख्या बढ़नी चाहिए और हो सके तो डिवीजनल स्तर पर कैंप लगाना चाहिए। जहां रेलवे के डिवजीन हैं, उस स्तर पर कैंप लगाना चाहिए जिसे नजदीक जाकर, जिन्हें दावा करना हो, जिन्हें सफाई देनी हो, उनको नजदीक जाकर सफाई देने का मौका मिले, दावा करने का मौका मिले और यह अधिकरण प्रभावी ढंग से काम कर सके। महोदया, आज मुकदमों की संख्या बढ़ रही है। जनरल कोर्ट में भी मुकदमों की संख्या ज्यादा है और यहां पर भी बढ़ी हुई है जिससे न्याय होने में काफी समय लग जाता है और अगर न्याय देर से मिले तो उसे न्याय नहीं कहते। इसलिए हम मंत्री जी से अनुरोध करेंगे कि जल्दी से लोगों को त्वरित ढंग से न्याय मिले, दावों का निवारण त्वरित ढंग से और इसके लिये तथा अधिक पीठों का निर्माण करें, कैंप लगवाएं। इन्ही शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

श्री जलालुदीन अंसारी (बिहार): महोदय, मैं रेलवे दावा अधिकरण का समर्थन करता हूं लेकिन दो-तीन बातों की मैं चर्चा करना चाहूंगा। हमारे विद्वान साथियों ने यही कहा है कि जो मुआवजे की राशि वर्षों पहले से चली आ रही है। उसी मुआवजे की राशि को अभी भी दिया जाता है। वह कम है। मान लीजिए, किसी का एक लाख रुपये का कपड़ा आ रहा है। वह चोरी हो गया तो पचास रुपये किलो के हिसाब से आप उसके भुगतान कर देते हैं। तो डैमेज का जो क्लेम होता है, उसका समुचित मुआवजा मिलना चाहिए। वह जो माल मंगवाते हैं, उनका माल गायब हो गया, बर्बाद हो गया, उससे उनके व्यापार का

नुकसान होता है, उनका निजी नुकसान होता है इसलिए मेरा अनुरोध है कि जो पहले से मुआवजा चला आ रहा है, उस राशि को बढ़ाया जाना चाहिए। दूसरा सुझाव है कि इस ट्रिब्यूनल के जरिए एक निश्चित अवधि के अन्दर दावे का फैसला किया जाना चाहिए, जिससे उनको बार-बार दौड़ना नहीं पड़ें। एक समय निर्धारित होना चाहिए ताकि उनके दावे का निपटारा जल्दी हो सके। मैंने पहले ही कहा कि समुचित मुआवजे की व्यवस्था होनी चाहिए। इन्हें दो-तीन चीजों की इसमे व्यवस्था होनी चाहिए, तभी यह जो ट्रिब्यूनल है, वह अपनी सही दायित्व का पालन कर सकेगा। इन्हीं शब्दों के साथ मैं इसका समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

SHIR S. VIDUTHALAI VIRUMBI (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, this Railway Claims Tribunal (Amendment) Bill, according to my understanding, is actually brought before us to enable them to settle the salaries, allowances and pensions of the Chairman, Vice-Chairman and other members of the Railway Claims Tribunal. It doesn't have any nexus with the railway accident victims and other people. I think my understanding is correct. Now, the Railway Department has decided to set things right according to the recommendations of the Fifth Central Pay Commission. This particular amendment has been brought before us for that purpose.

Therefore, if it is made with retrospective effect in my view, it will be all right. It must be done; otherwise, those people who are working in the Tribunal would be affected. They will not be at par with other employees.

At the same time, I would like to say one thing more regarding salary fixation. In our country, salary fixation as well as income tax reduction for salaried people is different. In Australia, what they do is, if inflation takes place during a particular fiscal year, it is announced officially by the Australian Government. Once it is announced that inflation has taken place this year, the amount is automatically enhanced by the officials who are empowered to announce it.

Therefore, budget after budget, the Finance Minister need not go into these problems and take some *ad hoc* decision. So, this kind of *ad hoc* decision is taken only in India, not in advanced countries. We have to keep this fact in mind.

So far as salary fixation is concerned, if inflation takes place and the Price Index comes down to a certain extent, then automatically another Pay Commission should fix it. It is never done. It should be done in letter and spirit. This is what I want to say.

When we are worried about the Chairman, the Vice-Chairman and others, the ordinary staff has been left in the lurch. For example, when I was speaking on the Railway Budget, I clearly said that there was anomaly in the salary of the Accounts Department Staff. I brought it to the notice of the concerned officials. But they have not rectified the lacuna. I had mentioned it. But no action has been taken by the Railway Department. I don't know what is the thinking of bureaucrats on this issue. I reiterate that they have failed to rectify the lacuna in the Accounts Department. I hope, at least, now they will take care of the lacuna.

So far as this Bill is concerned, I fully support it. Thank you.

श्री रामदास अग्रवाल (राजस्थान): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस बिल का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। विषय जैसा सभी वक्ताओं ने कहा कि बहुत सीमित है। ट्रिब्यूनल का जो कार्यक्षेत्र है उसकी दक्षता और क्षमता के बारे में चर्चा करने का यह अवसर जरूर है। हमें इसमें कोई आपत्ति नहीं है कि उनकी तनख्वाहों को पिछले रेट्रेसपेक्टिव इफेक्ट से दिया जाए। यह एक छोटी सी भूल पहले रह गई थी उसको सुधारने का काम है जो इस बिल के माध्यम से किया जा रहा है। उसका मैं समर्थन करता हूं। साथ ही मैं रेल मंत्री जी से आग्रहपूर्वक कहूंगा कि अब ट्रिब्यूनल का विषय आया है, अकसर ट्रिब्यूनल को लोक सभा या राज्य सभा में डिसकस करने का मौका नहीं आता है क्योंकि उनका यहां विषय क्षेत्र नहीं बनता है। चूंकि आज अवसर मिला है तो मैं यह निवेदन करना चाहता हूं कि इसकी दक्षता और क्षमता के बारे में रेल मंत्री जी को हमें जानकारी देनी चाहिए कि आखिर यह ट्रिब्यूनल जो बनाया गया है उसने अपने उद्देश्यों की पूर्ति में कितनी सफलता प्राप्त की है? अर्थात् क्या वहां पर भी उसी प्रकार से क्लेम्स के ढेर जमा हो रहे हैं जैसे कि अन्य अदालतों में केसों के ढेर जमा हो गए हैं? क्या उनका डिसपोजल सही समय पर, सही आदमी के लिए जो क्लेम किया गया है, दिया गया है या नहीं दिया गया है या सही क्लेम दिया गया है अथवा नहीं दिया गया है? जो बैंचिज ट्रिब्यूनल की बनाई गई हैं वह वास्तव में ठीक प्रकार से अपने-अपने

क्षेत्रों में काम कर रही है या नहीं कर रही है? क्योंकि उनकी गतिविधियों के बारे में भी हमें पता होना चाहिए। उनकी तनख्वाहों के बारे में हमें आपत्ति नहीं है। लेकिन उनकी कार्यविधियों और उनकी कार्यदक्षता के संबंध में जानना हमारे लिए अत्यन्त आवश्यक है क्योंकि वर्तमान समय में उनकी दक्षता का अभाव हमें सब जगह दिखाई देता है। इसलिए मैं रेलवे मंत्री जी से यह निवेदन करूंगा कि वह अपने जबाब में कम से कम उस ट्रिब्यूनल की व्यवस्था के बारे में हमें जानकारी अवश्य दें। धन्यवाद।

रेल मंत्री (श्री नीतिश कुमार): सर, जो अमेंडमेंट बिल है इसका उद्देश्य बहुत ही सीमित है। रेलवे क्लेमस् ट्रिब्यूनल में हम वैसी व्यवस्था लाना चाहते हैं जैसी सैन्ट्रल एडमिनिस्ट्रेटिव ट्रिब्यूनल में चेयरमैन, वाइस चेयरमैन और मेम्बर्स की सर्विसेस, वेतनमान आदि के बारे में है। पंचम वेतन आयोग की सिफारिशें जब लागू हो गईं तो उसको रेलवे क्लेम्स ट्रिब्यूनल में भी लागू किया जाए। पूरी सरकार में 1.1.1996 से लागू कर दिया गया है लेकिन रेलवे क्लेम्स ट्रिब्यूनल एक्ट में यह प्रावधान नहीं था कि रेट्रस्पेक्टिव इफेक्ट से वेतनमान लागू कर दें। जब कि सैन्ट्रल एडमिनिस्ट्रेटिव ट्रिब्यूनल में यह व्यवस्था है। इसलिए इसमें संशोधन करके ऐसा रूल बनाया जायेगा ताकि प्रभाव के तौर पर 1.1.1996 से रेलवे क्लेम्स ट्रिब्यूनल के चेयरमैन, वाइस चेयरमैन और मेम्बरस को भी पंचम वेतन आयोग की सिफारिशों के आधार पर वेतनमान प्राप्त हो जाए। जिस दिन से लागू हुआ और उसके पहले 1.1.1996 के बीच में जो घाटा उनको सहन करना पड़ा उसको समाप्त करके, 1.1.1996 से लागू हो जाए। इसी सीमित उद्देश्य से यह अमेण्डमेंट बिल है। इसमें प्रावधान रेट्रोस्पेक्टिव इफैक्ट से रूल बनाने का सरकार के पास नहीं था, मूल विधेयक में। इसलिए इसमें संशोधन लाना, सम्बद्ध खंड में, कि यह अधिकार सरकार को मिल जाए ताकि वह उसको पहले से लागू करके दे दे। जैसा कि चव्हाण साहब ने कहा कि कम्पेनसेशन के बारे में, रेट्रस्पेक्टिव से लागू होगा या किस चीज के बारे में लागू होगा? और किसी उद्देश्य से नहीं लगाया गया है। बस यही एकमात्र उद्देश्य है। लेकिन जब इस पर रेलवे क्लेम्स ट्रिब्यूनल के निपटारे के बारे में चर्चा हुई कि उसमें बहुत समय लगता है। उस समय कई बातें सामने लाई गईं। कुल 21 बैंचेज देशभर में हैं। यह बात सही है कि इन बैंचेज मे वेकेन्सीज बहुत हैं। ज्यूडिशियल मेम्बर्स और टेक्नीकल मेम्बर्स की भी वेकेन्सीज हैं। अभी तो हमारे फुलप्लेज चेयरमैन भी नहीं हैं। उस बारे में प्रोसेसिंग हो गई है। रेल मंत्रालय ने भी भेज दिया है। एसीसी के पास विचार के लिए वह चला गया है। जब चेयरमैन आ जाएंगे तो बाकी वेकैन्सीज की प्रक्रिया पूरी होगी। क्योंकि जो सलेसक्शन कमेटी बनेगी उसके सदस्य रेलवे क्लेम्स ट्रिब्यूनल के चेयरमैन होते हैं। चूंकि आज की तारीख में रेलवे क्लेम्स ट्रिब्यूनल के चेयरमैन नहीं है इसलिए बाकी वेकेन्सीज को भरने की कार्यवाही नहीं की जा रही है या करना संभव नहीं हो पा रहा है। इसलिए हम इस बात को स्वीकार करते हैं कि रेल मंत्रालय की तरफ से यह प्रयास है कि शीघ्रतिशीघ्र चेयरमैन मिल जाए। जब चेयरमैन मिल जायेगा तो बाकी वेकेन्सीज भी भरी जायेंगी। पहले दावे के निपटारे में बहुत समय लगा करता था। दो तरह के क्लेम्स होते हैं। एक तो जब कोई एक्सीडेंट में हताहत होता है या किसी की मृत्यु होती है, उसके संबंध में क्लेम होता है और रेलवे कम्पेन्सेशन देती है। रेलवे में पैसेन्जर्स इंश्योरेंसन स्कीम लागू हुई और इसके लिए पैसेन्जर्स का इंश्योरेंस कराया गया। यह कम्पेन्सशन जो दिया जाता है उसके लिए सभी पेसेन्जर्स का इन्श्योरेंस कराया होता है। वह इंश्योरेंस कम्पनी से प्राप्त होता है। उसका क्लेम्स सैटल कर दिया गया है। रेलवे क्लेम्स ट्रिब्यूनल पहले हर राज्य सरकार जहां एक्सिडेंट्स होते थे, वहां क्लेम्स कमिश्नर्स बहाल किया करता था। उसमें काफी समय लगता था। जब क्लेम्स कमिश्नर के पास दावा जाता था तो उसके निपटान में बहुत समय लगता था। दूसरा क्लेम है-अगर किसी ने अपना सामान बुक कराया, कोचेज बुक कराया, माल बुक कराया तो उसमें अगर किसी तरह से चोरी हो जाए या किसी प्रकार से नुकसान हो जाए तो युद्ध के समय रेलवे की जवाबदेही नहीं है। अगर प्राकृतिक कोई दुर्घटना हो जाती है तो उसके कारण नहीं है। लेकिन किसी कारण से अगर सामान का नुकसान होता है, जो कि बुक्ड है, जिसका चार्ज उन्होंने अदा किया है, वैसी स्थिति में उनका कम्पनसेशन के लिए दावा बनता है। पहले उनको दावा कोर्ट में करना पड़ता था। लेकिन उसमें काफी समय लगता था। इसलिए इन दोनों मामलों को जोड़कर रेलवे क्लेम ट्राइब्यूनल की स्थापना की गई। 1987 में बिल पारित हुआ और 1989 से यह लागू है और तब से रेलवे क्लेम ट्राइब्यूनल काम कर रहा है। रेलवे क्लेम ट्राइब्यूनल आने के बाद दावों के निपटारे में पहले की तुलना में काफी कम समय लगता है। लेकिन फिर भी, मैंने सारी स्थिति की समीक्षा की है और जानकारी प्राप्त की है। इससे यह मालूम हुआ कि कुछ मामले है, जो साल से अधिक समय से लम्बित है, कुछ मामलें है जो एक साल से अधिक समय से लम्बित पड़े हैं। लेकिन ज्यादातर मामले एक साल के अंदर निपटा दिए जाते हैं, ऐसी मुझे जानकारी मिली है। लेकिन पहले की तुलना में प्रगति है। फिर भी कई जगहों पर दावों पर फैसला नहीं हो पा रहा है। यह इसलिए कि हमारे पास

वैकेंसीज खाली पड़ी हुई हैं। हमारा प्रयास होगा कि वैकेंसीज भरी जायें।

दूसरी बात है कि और तेजी से इन दावों का निपटारा कैसे किया जा सकता है। इसके बारे में आपके भी कई सुझाव आए हैं और मैंने लोकसभा में इस बात का उल्लेख किया था, वहां पर जब इस पर चर्चा हुई थी और आज इस सदन में भी कह रहा हूं कि आप अपने सुझाव दें कि प्रस्तावित रेलवे क्लेम ट्राइब्यूनल में दावों का निपटारा और जल्दी कैसे हो सकता है। इस बारे में अगर माननीय सदस्यों के पास सुझाव हों तो उन पर विचार किया जा सकता है। अगर एक्ट में संशोधन करने की जरूरत है, उनके और अधिकार देने की बात है इस पर विचार किया जा सकता है ताकि तेजी से दावों का निपटारा हो सके। इसके लिए मैंने वहां यह भी सुझाव दिया था कि स्टैंडिंग कमेटी आन रेलवे, इसको विचारणीय विषय के रूप में स्वीकार कर, इस पर गहन चर्चा करे और वह इसके बारे में सुझाव दे तो सरकार इस पर अमल कर सकती है। यह भी एक रास्ता है। हम सरकार के स्तर पर इस बात का प्रयास करेंगे और इसकी समीक्षा करेंगे कि दावों का निपटारा कैसे हो सकता है। अभी खन्ना में रेल दुर्घटना हुई, इसी तरह से दुर्घटनायें होती रहती हैं। प्रयास किया जाता है कि जो लोग अपने रिश्तेदारों की डेड बॉडी ले जाते हैं, वहीं पर उनको फार्म दे दिया जाए। उनको जानकारी दी जाती है कि फार्म भरकर आपको यह कहां जमा करना है। एक प्रक्रिया यह हो सकती है कि फार्म रेलवे के लोग भरवा कर ले लें और उसको ट्राइब्यूनल के सामने प्रस्तुत कर दें। इस तरह का प्रयास होता रहा है। अलग-अलग मौकों पर तेजी से ऐसे मामलों का निपटारा कैसे हो सकता है, इस दिशा में सरकार सजग है और इसमें जल्दी लाने के लिए अपनी भूमिका का निर्वाह कर रही है।

एक सवाल यहां यह उठाया गया कि रेट बहुत कम हैं। रेट कम नहीं हैं। जो सामान गायब होता है, या जिसको नुकसान पहुंचा है, उसके लिए रेट कम नहीं हैं। दो तरह की व्यवस्था है। एक में प्रति किलो के हिसाब से 50 रुपए कम्पनसेशन मिलता है और कुछ मामलों में प्रति किलो के हिसाब से सौ रुपया कम्पनसेशन मिला है। एक व्यवस्था है कि अगर आपने बुक किया है तो बुक कन्साइनमेंट के क्या दाम हैं, इस पर निर्भर होता है। वैसे उनको पचास रुपए प्रति किलो के हिसाब से दिया जाता है। अगर मान लिया जाए कि 5 हजार रुपए का सामान बुक किया तो 50 के.जी. का है, या 40 के.जी. है या 20 के.जी. है तो 50 रुपयों पर किलो के हिसाब से हम उनको कम्पनसेशन देंगे। तो 50 गुणा 20, एक हजार रुपया कम्पनसेशन के तौर पर मिलेगा। अब पांच हजार रुपए में से एक हजार रुपया कम दें, 4 हजार रुपया जो एक्सेस हुआ, इस पर कहा जाता है कि एक्सेस चार्ज आपने दिया या नहीं और एक्सेस चार्ज कोई ज्यादा नहीं। अगर 25 पैसे की दर से, कुछ मामलों में और 13 पैसे की दर से, प्रति 100 रुपए के हिसाब से 160 किलोमीटर की दूरी अगर उसको तय करनी है, उस हिसाब से अगर आप एक्सट्रा रेलवे को अदा कर देते हैं तो आप पूरा दाम वसूल कर सकते हैं, 5000 रुपये का पूरा दाम वसूल कर सकते हैं। तो यह व्यवस्था है। अगर आप चाहते हैं कि हमारे सामान का पूरा पैसा मिल जाए तो उसके लिए आपको एक्सेस वैल्यू चार्ज देना पड़ेगा। यह व्यवस्था है। इसी तरह से अभी स्कूटर आदि के बारे में व्यवस्था की गई है। कहा गया कि कहीं अगर स्कूटर की चोरी हो गई। जब कोई गवर्नमेंट का इम्पलाई ट्रांसफर पर जाता है वह अपने स्कूटर को बुक कराता है तो वह स्कूटर का एक्सेस चार्ज नहीं दे सकता है। एक्सेस चार्ज देने पर उसका रीएम्बर्स नहीं होगा। इसलिए हम लोगों ने रूल में अमेंडमेंट किया है कि उनको एक्सेस चार्ज देना ही पड़ेगा। कुछ चीजों में हम एक्सेस चार्ज ले रहे हैं जैसे आर्नामेंट्स हैं। आपको डिक्लियर करना है और आर्नामेंट्स का एक्सेस चार्ज अदा करता है, तभी उसको रेलवे ले जाएगी। इसी तरह से स्कूटर के बारे में भी फैसला किया गया है कि एक्सेस चार्ज आपको देना पड़ेगा। ताकि जो सरकारी नौकरी में एक जगह से दूसरी जगह ट्रांसफर हो जाते हैं, यदि वह अदा कर देंगे तो उनकी रिएम्बर्स हो जाएगा। इस प्रकार से कोई दुर्घटना हो जाती है तो उनको पूरा कम्पनशेसन मिल जाएगा। यह व्यवस्था है। लेकिन फिर भी जो माननीय सदस्यों ने बहुमूल्य सुझाव दिये हैं, उनके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। जल्दी से जल्दी दावों का निपटारा हो सके, इस पर भी गहन विचार किया जाएगा। उपसभाध्यक्ष महोदय, इस बिल का सीमित लक्ष्य है। बाकी दूसरी जगह 1.1.96 से मिल गया है लेकिन रेलवे क्लेम्स ट्रिब्यूनल के अध्यक्ष, उपाध्यक्ष और सदस्य के लिए यह व्यवस्था की जा रही है और उतने ही भर के लिए सरकार रेल में परिवर्तन करने का अधिकार भूतलक्षी प्रभाव से ले रही है। इन्हीं-शब्दों के साथ चूंकि इस बिल का सीमित उद्देश्य है, मैं यह दरख्वास्त करुंगा कि इसको पारित किया जाए।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): The question is:

> "That the Bill further to amend the Railway Claims Tribunal Act, 1987, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

"The motion was adopted."

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clause 2 was added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

SHRI NITISH KUMAR: Sir, I move:

"That the Bill be passed."

The question was put and the motion was adopted.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI: We shall now take up the Marriage Laws (Amendment) Bill, 1997.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS, AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PLANNING AND PROGRAMME IMPLEMENTATION (SHRI RAM NAIK): Sir, the Law Minister is held up in the Lok Sabha. If the House agrees, the subsequent Bill which is in the name of Shri Kashiram Rana be taken up.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Now we take up the Indian Majority (Amendment) Bill, 1997.

SHRI RAM NAIK: Sir, all these Bills are in the name of Shri Thambi Durai. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SANATAN BISI): Okay. We take up the Cotton Ginning and Pressing Factories (Repeal) Bill, 1998. Shri Kashiram Rana.

THE COTTON GINNING AND PRESSING FACTORIES (REPEAL) BILL, 1998

THE MINISTER OF TEXTILES (SHRI KASHIRAM RANA): Sir, I beg to move:

> "That the Bill to repeal the Cotton Ginning and Pressing Factories Act, 1925, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

Sir, there are almost 4000 cotton ginning and pressing factories in the country. A large number of these have very old machinery. These factories have, generally, not invested in modernisation over the years. Perhaps, they did not have adequate incentive to do so. These units are covered by the Cotton Ginning and Pressing Factories Act of 1925. This Act contains a number of provisions which have been complied with by the ginning and pressing factories, such as, periodical filing of returns, maintenance of registers, marking of bales, etc. The Act provides rule-making powers for both the Central and State Governments for the purpose of regulating the ginning and pressing factories.

Sir, over the years, since the enactment of the Act, there have been changes in the pattern of processing, marketing and consumption of cotton. We don't wish to impose any unnecessary controls on the cotton ginning and pressing factories. In the market, there is an increasing demand for quality products. However, the constraints which come in the way need to be addressed. One of the constraints is contamination of cotton. Unfortunately, in the international market, Indian cotton is regarded as very contaminated. There is, therefore, urgent need for modernisation of cotton ginning and pressing factories and improvement in that package.

Sir, the repeal of the Act will, we hope, provide a thrust and incentive to the modernisation efforts in the cotton ginning and pressing factories. These, in turn, will encourage quality processing of cotton. Ginning and pressing factories will be able to charge appropiate price commensurate with the service provided. In the present liberalised industrial scenario, many of the restrictions laid down in the Cotton Ginning and Pressing Factories Act, 1925 are not required in the industry. It is felt that the Cotton Control Order of 1986, issued under the Essential Commodities Act, 1955 would cover the provisions considered essential to regulate the working of cotton ginning and pressing factories in future. As the hon. Members are well aware, we are also pursuing other incentives to help textile industries become more competitive. For instance, there is a proposal to launch a Technology Mission on Cotton Development which is in an advanced stage of finalisation. In fact, the hon. Finance Minister, in his Budget Speech announced allocation of Rs. 60 crores for the